

**PLAN DZIAŁANIA
KT 265
ds. Komunikacji Miejskiej**

SPIS TREŚCI

1. OPIS DZIAŁALNOŚCI OT	2
2. ŚRODOWISKO BIZNESOWE OT	2
3. ASPEKTY DOTYCZĄCE OCHRONY ŚRODOWISKA W PRACACH OT	2
4. OCZEKIWANE KORZYŚCI Z REALIZACJI PRAC OT	3
5. CZŁONKOSTWO W OT	3
6. CELE OT I STRATEGIA ICH REALIZACJI	4
7. WPROWADZANIE NOWYCH TN DO PROGRAMU PRAC	4
8. CZYNNIKI WPŁYWAJĄCE NA REALIZACJĘ PROGRAMU PRAC OT	4
9. PROPOZYCJE ZAGADNIEŃ, TEMATÓW NORMALIZACYJNYCH, DLA KTÓRYCH KT PRZEVIDUJE POZYSKANIE ZAMAWIAJĄCYCH W RAMACH PRAC NA ZAMÓWIENIE	4

PLAN DZIAŁANIA KT NR 265

DATA: 2022-12-02

Wersja: 1

Strona 2

1. OPIS DZIAŁALNOŚCI OT

Komitet Techniczny nr 265 do spraw Komunikacji Miejskiej (dalej zwany KT 265) został powołany w dniu 29.06.1995 r. Do zagadnień, którymi zajmuje się KT 265 należą wymagania dotyczące taboru i elementów taboru związane z bezpieczeństwem i wygodą pasażerów, bezpieczeństwo ruchu tramwajowego, trolejbusowego, autobusowego i metra, wymagania dotyczące usytuowania przystanków w komunikacji miejskiej i ich wyposażenia, specjalistyczne zagadnienia niewchodzące w zakres prac innych KT.

W zbiorze dokumentów z zakresu KT 265 znajdują się tylko i wyłącznie normy własne. Do priorytetów związanych z działalnością KT 265 należy nadzór nad utrzymaniem aktualności postanowień zawartych w dokumentach wprowadzonych do zbioru Polskich Norm, oraz w zależności od potrzeb opracowywanie nowych dokumentów związanych z przewozami i bezpieczeństwem pasażera w środkach komunikacji miejskiej.

2. ŚRODOWISKO BIZNESOWE OT

Środowisko biznesowe KT 265 to głównie różnego rodzaju podmioty gospodarcze współtworzące oraz utrzymujące w eksploatacji tabor komunikacji miejskiej (głównie trolejbusowy i tramwajowy), producenci pojazdów, wyposażenia, podzespołów i urządzeń z nimi związanych, zakłady wyspecjalizowane w naprawach, a także podmioty wykonujące prace budowlane i instalacyjne w taborze miejskim.

Do stron zainteresowanych dokumentami normalizacyjnymi z zakresu działania KT 265 należą:

- organy administracji państwowej, głównie ministerstwa związane z infrastrukturą;
- zarządcy infrastruktury związanej z komunikacją miejską;
- miasta i podmioty gospodarcze wykorzystujące systemy trolejbusowe, tramwajowe itp.;
- producenci środków transportu i podzespołów do nich;
- zakłady prowadzące naprawy okresowe oraz inne czynności dotyczące napraw pojazdów używanych przez komunikację miejską;
- jednostki certyfikujące.

3. ASPEKTY DOTYCZĄCE OCHRONY ŚRODOWISKA W PRACACH OT

Rozwój transportu ma negatywny wpływ na środowisko, mowa tu o emisji szkodliwych substancji, zużyciu materiałów eksploatacyjnych i wpływie infrastruktury drogowej na obszary przyrodnicze. Większość dokumentów z zakresu KT 265 dotyczy pojazdów wykorzystujących do napędu trakcję elektryczną, zatem w tym przypadku nie mamy do czynienia z emisją spalin do środowiska, a pojazdy takie uznane są za „niskoemisyjne”. W tym miejscu należałoby rozpatrzyć, czy pojazdy typu tramwaj/metro powinny zostać uznane jednak za „zeroemisyjne” gdyż tarcie kół o szyny jest o ok. 90% mniej szkodliwe niż mieszanki gumy o jezdnię. Dodatkowo napędy elektryczne mają większą wydajność od tradycyjnych napędów spalinowych, oraz cechuje je znacznie mniejsza emisja hałasu do otoczenia. W ostatnich latach zauważalne jest zwiększenie

PLAN DZIAŁANIA KT NR 265

DATA: 2022-12-02

Wersja: 1

Strona 3

udziału autobusów z napędem elektrycznym w komunikacji zbiorowej. Jest to pozytywne zjawisko, w konsekwencji ustawy o elektro-mobilności i paliwach alternatywnych, która nałożyła na samorzady liczące powyżej 50 tysięcy mieszkańców obowiązek rozwijania transportu publicznego przyjaznego środowisku.

4. OCZEKIWANE KORZYŚCI Z REALIZACJI PRAC OT

Do oczekiwanych korzyści należy zaliczyć:

- preferowanie komunikacji miejskiej w sposób istotny ogranicza liczebność komunikacji indywidualnej, a więc i jej skutków na środowisko (m.in. emisja i zajętość terenu);
- podniesienie stopnia bezpieczeństwa ruchu pieszych w miastach i osiedlach;
- poprawę bezpieczeństwa i komfortu pasażerów komunikacji miejskiej;
- zmniejszenie szkodliwego wpływu na środowisko tych środków transportu miejskiego, które uznawane są jako emitujące (wykorzystujące do napędu paliwa emisyjne, których spalanie powoduje emitowanie do powietrza dwutlenku węgla, tlenków azotu, wielopierścieniowych węglowodorów aromatycznych, pyłów zawieszonych i tlenków węgla), należy w tym punkcie zauważyć, że tramwaje dzięki hamowaniu elektrodynamicznemu zmniejszają emisję pyłów (w porównaniu do tradycyjnego hamowania ciernego) do środowiska, a hałas zewnętrzny emitowany przez nowoczesny tabor tramwajowy (m. in. dzięki zastosowaniu „szyn w otulinie”) jest znacząco zredukowany w porównaniu do autobusów o napędzie spalinowym;
- ograniczenie skutków zagrożeń w ruchu pojazdów w miastach i osiedlach;
- prawidłową realizację inwestycji związanych z rozwojem infrastruktury transportu miejskiego.

5. CZŁONKOSTWO W OT

Zgodnie z aktualnym Zarządzeniem Prezesa PKN w sprawie Organów Technicznych powoływanych przez Prezesa PKN, podstawy ich powoływania oraz zasad powoływania członków i osób funkcyjnych w tych organach, każdy podmiot krajowy zainteresowany daną tematyką ma prawo zgłosić chęć uczestnictwa w OT i po spełnieniu wymogów proceduralnych (procedura Z2-P3 w powiązaniu z Z2-P1) stać się członkiem OT. Każdy członek OT realizuje zadania poprzez swoich reprezentantów.

Członkostwo w OT:

- otwiera możliwość wpływania na treść tworzonych norm na poziomach międzynarodowym, europejskim i krajowym;
- zapewnia dostęp do treści projektów Norm Międzynarodowych, Europejskich, krajowych w zakresie tematycznym OT;
- daje możliwość kształtowania programu prac normalizacyjnych, co pozwala właściwie planować inwestycje i w konsekwencji zyskać przewagę nad konkurencją;
- ułatwia kontakty biznesowe.

Aktualny skład OT jest podany na stronie www.pkn.pl, w Wykazie OT.

PLAN DZIAŁANIA KT NR 265

DATA: 2022-12-02

Wersja: 1

Strona 4

6. CELE OT I STRATEGIA ICH REALIZACJI

Działalność KT 265 nie jest związana z żadną współpracą międzynarodową, w związku z czym do celów OT należy głównie tworzenie w oparciu o bieżące potrzeby własnych dokumentów normalizacyjnych związanych z bezpieczeństwem i komfortem pasażera komunikacji miejskiej, oraz dbanie o utrzymanie aktualności istniejących dokumentów z zakresu KT 265 poprzez aktywny udział w corocznych przeglądach.

Aby zrealizować założone cele KT 265 przyjmuje strategię polegającą na aktywnym poszukiwaniu wykonawców nowych prac normalizacyjnych.

7. WPROWADZANIE NOWYCH TN DO PROGRAMU PRAC

Każdy zainteresowany ma możliwość zgłaszania tematów normalizacyjnych (TN) wypełniając Karty nowego tematu (KNT) lub Karty propozycji tematu normalizacyjnego (KPT).

Każdy zgłoszony TN, po akceptacji OT, jest wprowadzany do programu OT. OT decyduje o kontynuacji lub zaniechaniu tematu normalizacyjnego.

W programie prac prezentowane są wszystkie TN będące aktualnie w opracowaniu.

Program prac OT znajduje się na stronie www.pkn.pl, w Wykazie OT, po wybraniu numeru właściwego OT.

Drugi element numeru tematu normalizacyjnego wskazuje numer Podkomitetu Technicznego opracowującego temat, np. numer tematu normalizacyjnego XXX.1.XXXX oznacza wykonywanie w KT XXX PK 1 (Podkomitecie Technicznym nr 1 Komitetu Technicznego XXX). Jeżeli drugi element przyjmuje wartość zero oznacza to, że TN jest opracowywany w KT.

8. CZYNNIKI WPŁYWAJĄCE NA REALIZACJĘ PROGRAMU PRAC OT

Do czynników, które wpływają na realizację prac normalizacyjnych oraz na wprowadzanie do programu prac nowych tematów normalizacyjnych należą:

- brak międzynarodowej współpracy normalizacyjnej;
- trudności w pozyskiwaniu środków na opracowywanie TN;
- nieduża ilość ekspertów w OT;
- niewystarczające zainteresowanie udziałem w pracach normalizacyjnych ze strony środowiska branżowego.

9. PROPOZYCJE ZAGADNIENI, TEMATÓW NORMALIZACYJNYCH, DLA KTÓRYCH KT PRZEVIDUJE POZYSKANIE ZAMAWIAJĄCYCH W RAMACH PRAC NA ZAMÓWIENIE

Aktualizacja istniejących Polskich Norm własnych i opracowanie nowych dokumentów normalizacyjnych w oparciu o potrzeby wynikające z najnowszej techniki tramwajowej.